



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UNB
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS – ICS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

***DESLOCAMENTO URBANO E SUA RELAÇÃO COM A VIDA-
COTIDIANA.
UM ESTUDO DE CASO A PARTIR DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA.***

Autora: Isabella de Araujo Goellner

Brasília
2014



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UNB
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS – ICS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

***DESLOCAMENTO URBANO E SUA RELAÇÃO COM A VIDA-
COTIDIANA.
UM ESTUDO DE CASO A PARTIR DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA.***

Autora : Isabella de Araujo Goellner

Dissertação apresentada ao
Programa de Graduação em
Sociologia, do Departamento de
Sociologia, Instituto de Ciências
Sociais da Universidade de Brasília,
como parte dos requisitos para
obtenção do grau de Bacharel em
Sociologia.

Brasília

2014



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UNB
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS – ICS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA
GRADUAÇÃO SOCIOLOGIA

DISSERTAÇÃO DE GRADUAÇÃO

Autora: Isabella de Araujo Goellner

Orientadora: Analia Laura Soria Batista

Banca:

Prof. Dra. Analia Laura Soria Batista

Prof. Dra. Christiane Machado Coêlho

AGRADECIMENTOS

Uma aluna universitária nunca faz sua trajetória acadêmica sozinha, além de livros e de aulas, é preciso coragem e estímulos. Durante minha trajetória acadêmica tive a sorte de ter o suporte da Universidade de Brasília, que durante quatro anos foi minha segunda casa, e de ter o suporte essencial da minha família, a companhia de todas as minhas amigas e os melhores ensinamentos dos professores.

Agradeço, portanto, aos meus familiares e amigas que sempre me apoiaram e incentivaram ao longo da realização do curso, do projeto de iniciação científica e da seleção do mestrado. Em especial as duas mulheres da minha vida: Silvia Sandra de Araujo, que sempre me apoiou e me encorajou a seguir meus sonhos e agradeço especialmente a Vicki Araujo Passos Ardiles, que além de minha irmã e amiga, é minha revisora oficial de textos.

Sou grata também as minhas amigas, Débora Fernandes Pereira Machado e Fernanda de Carvalho Lopes, por toda ajuda nesta pesquisa, pois sem a ajuda delas não teria sido possível realizar a pesquisa. Agradeço a Beatriz Gabriele de Castro e Sarah Tavares Olivieri Caixeta, por toda amizade e carinho.

Também sou grata ao Departamento de graduação de Sociologia, aos professores do curso e as funcionárias da secretaria, Luciana Leite Ribeiro e Renata de Sousa Souto, por todos os ensinamentos, carinho e atenção que me deram durante meu curso.

Agradeço de forma especial à professora Analia Laura Soria Batista pela difícil tarefa de me ensinar e me orientar. Agradeço também a professora Ana Cristina Murta Collares pelas sugestões dadas e ajuda na minha formação como pesquisadora.

Por fim, meus sinceros agradecimentos aos participantes anônimos dos questionários e aos colegas que participaram dos diários.

RESUMO

O crescimento das cidades modernas faz com que cada vez mais as pessoas se desloquem com veículos automotores, ocasionando, conseqüentemente, o aumento do número desse meio de transporte e estes fatores associados às dificuldades do transporte público afetam o tempo que as pessoas gastam para se deslocar, principalmente, para trabalhar e estudar. A região metropolitana do Distrito Federal, que engloba a cidade de Brasília e as cidades do entorno, padece dos problemas comuns a todas as cidades brasileiras, e sofre, além disso, com a distribuição espacial da cidade projetada. A capital federal foi seccionada por setores e concentra as principais atividades no plano piloto. O projeto da cidade foi elaborado considerando o maior tráfego de automóveis e menor número de transeuntes.

Este trabalho tem como tema a relação entre o deslocamento e a vida cotidiana das pessoas que vivem em Brasília. Analisar-se-á como as pessoas gastam seu tempo de deslocamento, e como esse tempo as afetam, tendo como referência os questionários aplicados aos alunos do Campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília.

Como viabilidade do projeto realizou-se uma revisão bibliográfica buscando nos textos de sociologia urbana, e em obras mais recentes sobre a mobilidade em Brasília, a compreensão do desenvolvimento das cidades e do modo de vida urbano; a mobilidade; e os meios de transporte como espaços transitórios e transformados.

Acredita-se que o tipo de transporte afeta as percepções e a forma de deslocamento urbano. Ou seja, quem se desloca de carro, de ônibus, inter-campi, e de metrô têm percepções diferentes de conforto, velocidade, eficiência e duração. Desta forma, a interferência na vida cotidiana é diferenciada pelo tipo de transporte e pelo tempo gasto nos deslocamentos fazendo com que as percepções sejam diferentes, principalmente para quem vai de carro e para quem vai de ônibus.

Palavras-chave: mobilidade urbana, deslocamento urbano, vida cotidiana.

ABSTRACT

The growth of modern cities makes more and more people move with automotive vehicles, consequently, causing the increase in this form of transport and these factors associated with the difficulties of public transport, affect the time that people spend to move mainly to work and study. The metropolitan area of the Federal District, which includes the city of Brasilia and the surrounding cities, suffers from common problems to all Brazilian cities, and suffers also with the spatial distribution of city planned. The federal capital was sectioned by sectors and focuses the main activities in the master plan. The city project was designed considering the traffic of cars and fewer pedestrians.

This work has as its theme of the relationship between the displacement and the everyday life of people living in Brasilia. It will analyze how people spend their time shift, and as that time affect them, with reference to the questionnaires given to students of the Campus Darcy Ribeiro of the University of Brasilia.

In order to make the project available, was accomplished a literature review looking in urban sociology texts, and more recent works on mobility in Brasilia, to understand the development of cities and the urban way of life; mobility; and modes of transport as transient and transformed spaces.

It is believed that the type of transport affects perceptions and as urban displacement. Also, is understanding that those who traveling by car, bus, inter-campus, and metro have different perceptions of comfort, speed, efficiency and duration. Thus, the interference in everyday life is differentiated by the type of transport and the time spent in shifts causing the perceptions are different, especially for those who will drive and who will go by bus.

Keywords: urban mobility, urban displacement, everyday life

LISTA DE TABELAS

Tabela 1-Conforto do meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília – 2013.	30
Tabela 2-Interação com outras pessoas durante o transporte pelos estudantes da UnB - Brasília - 2013.	34
Tabela 3-Repara nos aspectos da paisagem - respostas dos estudantes da UnB - Brasília - 2013.	35
Tabela 4-Atividades relacionadas a estudo - respostas dos estudantes da UnB - Brasília - 2013.	37

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1-Cruzamento do tempo de ida com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013.....	23
Gráfico 2-Cruzamento do tempo de volta com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013.....	24
Gráfico 3-Tempo de deslocamento dos estudantes da UnB - Brasília - 2013.	24
Gráfico 4-Meio de transporte mais utilizados pelos estudantes da UnB - Brasília - 2013.	25
Gráfico 5-Rapidez do transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília – 2013	26
Gráfico 6-Cruzamento da rapidez do transporte com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília	27
Gráfico 7-Eficiência do transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013.	28
Gráfico 8-Cruzamento da eficiência do transporte com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013.	29
Gráfico 9-Cruzamento do conforto do transporte com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013.	31
Gráfico 10-Sentimentos dos estudantes enquanto utilizam o transporte - Brasília - 2013.	32
Gráfico 11-Aspectos reparados na paisagem - respostas dos estudantes da UnB - Brasília – 2013.	36
Gráfico 12-Atividades desenvolvidas durante o trajeto pelos estudantes da UnB - Brasília – 2013	37
Gráfico 13-Outras atividades desenvolvidas em relação ao estudo pelos estudantes da UnB - Brasília – 2013.....	37
Gráfico 14-Estudantes da UnB que utilizam aparelho eletrônico durante o deslocamento - Brasília – 2013	38

Gráfico 15-Cruzamento do tempo de ida com a interferência na vida dos estudantes da UnB - Brasília – 2013.....	39
Gráfico 16-Cruzamento do tempo de volta com a interferência na vida dos estudantes da UnB - Brasília – 2013.....	40
Gráfico 17-Cruzamento do tempo de ida com a classificação do tempo dos estudantes da UnB - Brasília – 2013.....	40
Gráfico 18-Cruzamento do tempo de volta com a classificação do tempo dos estudantes da UnB - Brasília – 2013.....	41

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1 Apresentação	10
1.2. Justificativa	11
1.3. Objetivos	12
1.4. Metodologia	12
1.4.1. Seleção dos dados quantitativos a partir dos questionários.	13
1.4.2. Seleção dos dados qualitativos a partir dos alunos que escreveram os diários	13
2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO ESPAÇO BRASÍLIA-DF	15
2.1. Brasília, cidade moderna planejada para deslocamentos com veículos.	15
2.2. Metropolização de Brasília	16
2.3. Deslocamento, transportes e mobilidade Urbana no DF.	16
3. A CIDADE MODERNA, OS DESLOCAMENTOS, A MOBILIDADE URBANA E SUAS INFLUÊNCIAS NO COTIDIANO DOS INDIVÍDUOS.	18
3.1. Cidade moderna e os Indivíduos	18
3.1. Mobilidade Urbana e Deslocamento.	20
3.2. Espaço, lugar e tempo.....	21
3.3. Os transportes e a vida cotidiana	32
CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	44
ANEXOS	46

1. INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação

Brasília foi construída com um ideal modernista, onde os caminhos deveriam ser afastados das pessoas e as estradas deveriam cortar as cidades dando fluidez e movimento. Logo, temos uma cidade peculiar por seu povoamento por migrantes e peculiar, também, pelo planejamento moderno, o que, certamente, a diferencia das demais metrópoles brasileiras. Contudo, Brasília também sofre com o aumento das frotas de carros; com problemas de manutenção das vias; com engarrafamentos e com serviço público de transporte ineficiente.

A distribuição do espaço de Brasília compele à deslocamentos longos que, em maioria, exigem o uso de automóvel. A cidade foi planejada para o uso de carros, o que afeta o leque de opções de deslocamento das pessoas e as relações destas com os meios de transportes e o ambiente. A configuração espacial somada à expansão urbana desordenada e dispersa ao longo do território do Distrito Federal destaca as características da metropolização de Brasília e afeta os deslocamentos na capital.

O ato de se deslocar em Brasília, portanto, não é rápido e demanda planejamento e organização. Desta forma, acredita-se que o deslocamento na capital deve afetar de alguma maneira o cotidiano das pessoas que nela vivem. Assim, o presente estudo irá analisar a rotina e o cotidiano vivido por pessoas que moram no Distrito Federal e se deslocam diariamente entre as Regiões Administrativas e o campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília.

O objetivo do estudo é entender a relação indivíduo-deslocamento e como isso impacta na relação indivíduo-cotidiano, do morador do Distrito Federal, ou seja, como a relação com deslocamento influi no cotidiano do aluno da UNB. Portanto o estudo analisará o significado do tempo gasto com deslocamento para o público alvo e como essas pessoas lidam com tal fato considerando que cotidianamente gastam muito tempo no trajeto casa/universidade; casa/trabalho;

universidade/casa; trabalho/casa, e se, de alguma maneira o tempo do trajeto impossibilita, ou não, afazeres diversos.

1.2. Justificativa

Mobilidade urbana e deslocamento urbano são temas amplamente estudados dado o fenômeno de crescimento das cidades, dos números de automóveis e do tempo gasto com deslocamento. Contudo, esse tema apresenta grandes desafios, pois dependem de muitas variáveis, principalmente as econômicas, as sociais e as culturais. Dessa forma, o tema em questão pode, e, em verdade, deve, ser explorado.

Neste sentido a pesquisa se propõe a refletir sobre o paradigma da estrutura de mobilidade urbana brasiliense e a relação de deslocamentos com o cotidiano das pessoas. Assim, o foco do estudo recai sobre o deslocamento e as formas de interação dos indivíduos com o espaço e a utilização do tempo durante os deslocamentos.

Entender como se dão os deslocamentos em Brasília e como as pessoas usam esse tempo, a partir do deslocamento de alunos para a universidade, pode ilustrar a forma e a cultura do deslocamento urbano no Distrito Federal. Esta é uma questão que merece aprofundamento para, assim, desenvolver ações e políticas públicas de mobilidade urbana mais eficiente e efetivas.

Durante muitos anos esta questão se fez presente no cotidiano da autora. Logo, o interesse ao tema em estudo surgiu a partir da experiência pessoal da autora durante os seus deslocamentos na capital, especialmente entre a cidade satélite em que reside - Águas Claras - e o campus em que estuda, Darcy Ribeiro, na Asa Norte (Plano Piloto).

1.3. Objetivos

A pesquisa parte da descrição da forma de deslocamento dos alunos para a universidade para, então, analisar e compreender como estes deslocamentos afetam a vida cotidiana dos alunos. A pesquisa buscou, portanto, compreender como se dá a relação dos alunos com o tempo diário de deslocamento, objetivando responder as seguintes indagações: Como o aluno se desloca? O que os alunos fazem durante o deslocamento? Como se dá a interação dos alunos durante o deslocamento? Quais são as percepções dos alunos quanto aos deslocamentos? Quais os sentimentos ocasionados durante o deslocamento? Qual a interferência do deslocamento no cotidiano do aluno?

1.4. Metodologia

Para embasar a contextualização do estudo foram utilizados textos e dados sobre mobilidade urbana em Brasília, produzidos pelo Ministério das Cidades e, ainda, textos e dados sobre o tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

Associadamente foram obtidos dados por meio de duas técnicas de investigação empírica, que são os questionários e os diários. O objetivo de se utilizar as duas técnicas é embasar a pesquisa com dados quantitativos e ilustrar realidade cotidiana de deslocamento dos alunos com os relatos qualitativos a partir dos diários. Desta forma com as duas técnicas será possível abordar como as pessoas se deslocam como lidam, ressignificam e reaproveitam o tempo durante esses deslocamentos.

A análise dos dados a partir do questionário teve o objetivo de verificar, de forma mais geral e ampla, como os alunos da UnB se deslocam entre suas casas, trabalhos e a Universidade.

A segunda técnica foi à análise de diários, que segundo Neuma Aguiar "consiste em pedir aos respondentes amostrados para preencherem um protocolo de uso do tempo, com as atividades desenvolvidas e o seu contexto, em intervalos padronizados, para posterior codificação." (2010, p. 65). Essa técnica

foi utilizada para captar de forma mais específica às várias questões que estão envolvidas no deslocamento das pessoas pesquisadas.

1.4.1. Seleção dos dados quantitativos a partir dos questionários.

Os 84 questionários foram aplicados pela internet através da ferramenta do GoogleDrive, opções formulários. O questionário esteve disponível para resposta durante quatro dias consecutivos e foi divulgado nas mídias sociais mais utilizadas pelos alunos, como por exemplo o sítio do facebook.

Foram abarcadas questões como: quais meios de transporte são utilizados e quais as condições dos mesmos; o tempo de espera, em caso do transporte público; o tempo médio do deslocamento; o que as pessoas fazem durante esse tempo; se desenvolvem atividades acadêmicas, como leitura de textos/livros e resolução de exercícios; as atividades que deixam de exercer em razão do tempo gasto com deslocamento; os sentimentos que são desencadeados no trajeto; as relações sociais que são desenvolvidas ou são mitigadas durante esse tempo.

Nesse sentido, as amostras selecionadas foram tão diversificadas quanto à população, ou seja, todo o corpo discente do campus Darcy Ribeiro da UNB. Sendo assim, a amostra estudada engloba alunas e alunos que vão à universidade de diferentes maneiras como: carro, ônibus, metrô, bicicleta e a pé. Para contemplação foi selecionada uma amostra de 84 questionários, cujo esboço pode ser visto no anexo 1.

1.4.2. Seleção dos dados qualitativos a partir dos alunos que escreveram os diários

A amostra selecionada dos alunos considera mais a possibilidade de qualidade das informações do que no número em si de indivíduos. A seleção dos indivíduos da pesquisa que fizeram o diário se deu de forma intencional, pois são alunos que se deslocam das regiões administrativas do DF para a Universidade de Brasília, campus Darcy Ribeiro. Houve a intenção de diversificar o local de origem do deslocamento destes alunos para se ter visões diferente dos

deslocamentos das RAs para o plano piloto-UnB. Para tanto, os alunos selecionados foram alunos do Curso de Ciências Sociais que se dispuseram a preencher os dois dias de diários e que moravam em locais distantes da UnB tais como Águas Claras, Gama e Brazlândia.

Também se teve a intenção de diversificar o meio de transporte utilizado, então foram selecionadas três pessoas, das quais uma ia se locomovia de carro, outra de ônibus e metrô e outra de ônibus e ônibus intercampi.

Inicialmente no diário a pessoa descreveu sobre o dia e hora em que utilizou, quantas vezes, a situação estrutural do mecanismo de transporte e o que realizou durante o trajeto. As indicações bases para as anotações subjetivas são tais como: como o tempo é utilizado/percebido; quais os sentimentos e tensões observadas e se precisou adaptar a rotina do dia devido ao tempo de deslocamento. O roteiro do diário pode ser visto no anexo 2.

Após o registro dessas informações foi feita a análise de conteúdo. Com esta ferramenta de análise foi possível identificar como o respondente utiliza o tempo de deslocamentos, quais dimensões são destacadas ou minimizadas nesta experiência de utilizar transporte até a UnB e no seu caminho de volta e como isto interfere em sua vida cotidiana.

A partir disso, foi feita uma comparação entre as duas técnicas trabalhadas, verificando em quais pontos podem ser traçados paralelos, para por fim ser realizada uma análise final sobre a situação do deslocamento dos estudantes da UnB e da forma como eles lidam com este tempo.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO ESPAÇO BRASÍLIA-DF

2.1. Brasília, cidade moderna planejada para deslocamentos com veículos.

A transferência da capital Brasileira do Rio de Janeiro para o centro-oeste em 1960 foi feita a partir de um planejamento e de um desenho urbano que vislumbrou a perspectiva de deixar para trás os traços rurais e antigos e construir uma capital moderna e industrializada.

“A construção seguia o plano de metas Plano de Metas de Kubistchek tinha como principais pilares a construção da nova capital da República e o desenvolvimento industrial, ancorado na indústria automobilística, inaugurando um novo ciclo industrial com a substituição das importações.” (NETO, 2012).

As premissas da construção da nova capital, então, foram embasadas na modernidade e nos conceitos iluministas de cidade moderna. Para isso levou-se em conta o uso intensificado de automóveis, deixando de lado calçadas e espaços para pedestres.

“Brasília – maquete arquitetônica pensada e projetada para o automóvel dominar a maioria dos espaços urbanos disponíveis”, ou seja, uma cidade modernista com um sistema de mobilidade pensado e voltado quase que exclusivamente para o automóvel em detrimento de outros meios de locomoção no espaço urbano. “Faz-se importante, então, compreender o que o automóvel representa para o sucesso da concepção modernista que prevaleceu na construção de Brasília e quanto o automóvel ainda está presente enquanto paisagem quase que natural da cidade” (NETO, 2012).

As cidades modernas estudadas por Sennet, como Nova York, foram reformuladas e desenhadas com objetivos de ter amplas vias, afastadas das moradias, o que facilitava somente a locomoção através de veículos.

A capital foi construída com tipo de ideal moderno, onde os caminhos e as estradas deviam cortar as cidades dando fluidez e movimento, afastando assim as pessoas. Brasília foi construída sob um traçado simples. No desenho do Plano Piloto, “foi feito o cruzamento de dois eixos viários com faixas de tráfego rápido e sem intersecção, destinado fundamentalmente para o transporte motorizado” (MARQUEZ, 2007, apud NETO, 2012). “Um exemplo destas estradas, são o Eixo

Monumental “Eixão”, a Estrada Park Taguatinga-Guará, a Estrada Parque Núcleo Bandeirante, entre as diversas vias, tais como W3, W2, L2, L3, L4.

2.2. Metropolização de Brasília

Metropolização é em um processo de integração de território a partir de uma cidade-núcleo, configurando um território ampliado, em que se compartilha um conjunto de funções de interesse comum. (ROMANELLI; ABIKO, 2011). Desta forma, evidentemente, Brasília como uma metrópole, se integra aos outros territórios de diversas maneiras e a que mais se destaca diz respeito aos deslocamentos necessários para estas integrações,

2.3. Deslocamento, transportes e mobilidade Urbana no DF.

Segundo o estudo de Pontes (2010), a mobilidade urbana na região metropolitana de Brasília e os padrões de mobilidade urbana da área metropolitana de Brasília estão na contramão do desenvolvimento sustentável desejado pela forma da cidade, de sua ocupação e de como são distribuídos às formas modais de viagem. Existe um número muito grande de viagens pelo transporte coletivo, dado que em “Brasília o número de viagens por modos motorizados corresponde a 72% do total de viagens e por modos não motorizados a 28%.” (PONTES, 2010).

Em relação ao tempo de deslocamento, teve-se que o tempo médio de deslocamento casa-trabalho no DF é relativamente alto, gastando-se mais de 35 minutos. Em relação as viagens longas, os dados do estudo do IPEA apontam uma tendência irregular no crescimento do tempo de viagem, pois durante boa parte dos anos 1990, houve aumento na proporção da população que fazia viagens com mais de uma hora de duração e houve uma diminuição deste tempo no início do ano 2000, com a inauguração de grandes obras de infraestrutura, como as inaugurações do sistema de metrô, com treze estações; e da ponte Juscelino Kubitschek. Essas novas estações facilitaram o acesso ao centro da cidade, para uma parcela da população residente em diversas cidades satélites.

(IPEA,2013)

Contudo a proporção das longas viagens no DF voltou a subir a partir da segunda metade dos anos 2000. O aumento da frota de veículos é um dos fatores que contribuem para o crescimento, dado que, no DF, a taxa de motorização é alta, ficando como a terceira maior do país, atrás, somente, de Curitiba e de São Paulo.

Outro fator que explica o aumento é o crescimento econômico da região, bem como, a expansão de bairros residenciais mais afastados, onde as distâncias casa-trabalho tendem a ser mais longas do que nas regiões mais centrais das cidades. (ibid.) Em relação ao sistema de transporte do DF, descrito pelo dossiê de mobilidade do DF, é ressaltado que se forma por um sistema básico, vez que é compreendido pela via rodoviária, a via metroviária e por sistema complementar que compreende o transporte de vizinhança e da área rural do DF.

Referente ao perfil dos usuários destaca-se que os principais motivos das viagens são o trabalho e o estudo, e, que a demanda no transporte coletivo se distribui de forma irregular ao longo do dia, com elevadas concentrações no período das 06h00 às 8h30m e das 17h00 às 19h00. (TEDESCO, et al , 2012).

2.4. Aspectos relevantes sobre deslocamentos e transportes para a Universidade de Brasília

A precária infraestrutura das vias dos pontos de ônibus; as dificuldades de acesso aos alunos com necessidades especiais; e os altos gastos mensais com as passagens, são alguns dos fatores de descontentamento dos estudantes da Universidade segundo o Raio-X da situação de quem transita, para e pela UnB, feito no ano de 2010, por estudantes da engenharia civil. Os dados levantados indicaram que 40% dos entrevistados chegam ao campus de carro; 31% utilizam o ônibus; 3% fazem o trajeto a pé e 2% utilizam bicicleta.

O levantamento relacionou a variável renda familiar e o tempo gasto para chegar ao Campus (e este dado é mote para análise qualitativa sobre o uso do tempo que este trabalho propõe). A relação encontrada foi de que, quanto menor a renda familiar, maior o tempo gasto para chegar ao Campus. Os moradores com renda familiar de até 3 salários mínimos demoravam por volta de 70 minutos

no trajeto e os que possuíam renda familiar entre 11 e 15 salários mínimos, levavam cerca de 34 minutos.

Portanto, acredita-se que os 40% dos entrevistados que vão de carro para o Campus tem renda média ou média-alta. Entretanto, mesmo que a quantidade de pessoas que utilizam o transporte público seja relativamente menor que os entrevistados que andam de carro, este grupo tem menor mobilidade devido às poucas opções de itinerários, os altos custos das passagens e o desconforto desse tipo de transporte em Brasília. Os ônibus que fazem o trajeto Rodoviária do Plano Piloto / UnB, de linhas números 110 e 110.2, ficam superlotados durante boa parte do dia e, nos horários de pico, não atendem a demanda, até mesmo quando há outros ônibus articulados.

Também existem problemas com a frota do transporte Inter campi. A UnB tem contrato com empresa terceirizada para disponibilizar dois ônibus e uma van para integrar os quatro campi da Universidade. O transporte, porém, funciona em poucos horários e o local aonde os alunos são deixados, de pouca iluminação e relativamente distante do ICC sul, são alguns dos exemplos dos problemas enfrentados.

3. A CIDADE MODERNA, OS DESLOCAMENTOS, A MOBILIDADE URBANA E SUAS INFLUÊNCIAS NO COTIDIANO DOS INDIVÍDUOS.

3.1. Cidade moderna e os Indivíduos

Park e Simmel são os pioneiros no estudo e definição da cidade e assim traçam os elementos principais da cidade moderna, fruto da revolução industrial, de forma a considerar sua densidade e sua heterogeneidade através do aumento da natalidade e da diminuição da mortalidade e das migrações, também como a racionalidade a partir do desenvolvimento da divisão do trabalho e da individualidade.

Assim, é formulado que as cidades modernas proporcionam um aglomerado de pessoas que convivem no mesmo espaço e que recebem os mais

diversos e incontáveis estímulos. O turbilhão de encontros que se apresenta a todo instante é o que leva também o espaço da cidade a se configurar como o espaço do encontro, da diferença, da sociabilidade e da circulação de pessoas (SIMMEL, 1967).

“A urbanização do mundo, que é um dos fatos mais notáveis dos tempos modernos, trouxe modificações profundas em praticamente todas as fases da vida social.” (WIRTH, 1976). Estas modificações se deram principalmente na dinâmica da cidade moderna. Além disto como a cidade não é meramente um mecanismo físico e uma construção artificial, ela está envolvida nos processos vitais das pessoas e se torna um produto da natureza e particularmente da natureza humana. (PARK, 1916). Desta forma, a cidade é algo que está além da parte física das construções residenciais, comerciais e industriais.

A cidade tem, portanto, uma espécie de característica dual, que faz com que ela tenha importante influência na sociedade e em seu menor elemento constituinte, que é o indivíduo. Para Simmel, a cidade gera pressões que, somadas ao objetivismo da metrópole, torna as relações humanas curtas e as transforma em meros instrumentos sem cunho emocional, que antes eram presentes nas pequenas comunidades. Logo, o homem sofre com estes estímulos e é coagido a ser racional. (SIMMEL, 1967).

A vida mental na metrópole portanto, para o autor, é essencialmente intelectual, não emocional, e desta forma percebe-se a influencia da cidade no indivíduo. Assim as pessoas desenvolveriam uma posição de indiferença em relação ao outro na maioria dos encontros sociais estabelecem vínculos rápidos e superficiais. Características básicas da atitude blasé tratada por Simmel, em relação aos indivíduos que se deslocam na cidade moderna.

E é nesta e por esta cidade moderna individualista que as pessoas se locomovem. O indivíduo se desloca diariamente para os mais variados espaços com os objetivos de trabalhar, estudar, morar e ter lazer. “O homem moderno é, acima de tudo um ser humano móvel.” (SENNET, 1997).

A cidade contemporânea traduz os anseios desta mobilidade (tanto social, como espacial) de indivíduos e grupos pelo espaço, se estruturando em função

das necessidades e desejos que se impõem aos indivíduos, e os deslocamentos são os meios pelos quais tais desejos se realizam.

3.1. Mobilidade Urbana e Deslocamento.

A circulação (mobilidade urbana) é o que liga fisicamente todas as atividades no espaço, e a estrutura construída para permitir a circulação é o que realiza a ligação dos diferentes espaços da cidade, fazendo a mediação entre as estruturas de produção (indústria, comércio, serviços) e a vida social em geral, permitindo que as pessoas atinjam os destinos e realizem as atividades desejadas (DEAR; SCOTT, 1981 apud VASCONCELLOS, 2001). Assim, mobilidade também pode ser descrita como “conjunto dos deslocamentos que as pessoas efetuam para atingir seus destinos e realizar as mais variadas atividades no espaço urbano” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004 apud MONT’ALVÃO).

As cidades modernas e a circulação, principalmente nas das cidades planejadas foram pensadas a partir do que Sennet coloca como uma ideia iluminista de comparação da cidade com novas ideias sobre o funcionamento do corpo humano. “Partindo da ideia de um corpo saudável, limpo e deslocando-se com total liberdade, o desenho urbano previa uma cidade que funcionasse assim. Desde os primeiros tempos do período barroco, o foco do planejamento fixou-se na mais eficiente circulação possível ao longo das ruas principais”. Essa circulação deveria ser portanto como a circulação do sangue no corpo, fluida, com diversas vias e sem interrupções ou entraves.

Assim, o entendimento de deslocamento também foi influenciado pelos ideais Iluministas. “O sentido formal do deslocamento em direção a um objetivo (monumentos) cedeu lugar a jornada, como um fim em si mesmo. Na concepção iluminista, a rua era um importante espaço urbano, cruzando áreas residenciais ou atravessando o centro da cidade.” (SENNET, 1997).

A partir do conceito de mobilidade e deslocamento, é necessário trazer a diferença entre estes e o conceito de movimento pendular. Segundo Mont’Alvão conceito de mobilidade urbana diferencia-se do conceito de movimento pendular. Este “que se refere ao deslocamento diário de pessoas para outros municípios que não o de residência, com a finalidade de trabalhar ou estudar (MOURA *et al.*,

2005 apud MONT'ALVÃO). Portanto como neste estudo, não são analisados a fundo os movimentos de outras cidades para a Universidade de Brasília, não se faz necessário utilizar e abordar mais profundamente esta categoria.

Em relação aos motivos destes deslocamentos destacam-se e são mais proeminentes aqueles que dizem respeito a trabalho e estudos. Estes dois se destacam dos demais motivos como compras/refeição/lazer, negócios pessoais e saúde e, por isso, serão estudados nesta pesquisa.

3.2. Espaço, lugar e tempo.

Milton Santos aborda a questão do espaço como algo social. “O espaço é a matéria trabalhada por excelência. Nenhum dos objetos sociais tem uma tamanha imposição sobre o homem, nenhuma esta tão presente no cotidiano dos indivíduos.” (SANTOS, 1977). Em relação às dimensões do espaço, outra vez pode-se trazer um conceito da Geografia. Lefebvre entende a dimensões do espaço com os conceitos de espaço percebido, concebido e vivido. (CATALÃO, 2010).

A característica social do espaço físico pode ser ampliada para os meios de transportes que percorrem os caminhos e trajetórias diárias de deslocamentos de muitas pessoas. “A casa, o lugar de trabalho, os pontos de encontro, os caminhos que unem os pontos, são igualmente elementos passivos que condicionam a atividade dos homens e comandam a prática social.” (SANTOS, 1977). A partir deste entendimento, considera-se então os meios de transporte como parte deste caminho e como espaços móveis. Assim, os locais como o metrô, o ônibus e o carro seriam espaços sociais.

Para Michel de Certeau, o lugar “é uma configuração instantânea de posições, implica uma indicação de estabilidade” (CERTAU, 1998), e o espaço existiria a partir de vetores em relação à velocidade e tempo, entendendo que o espaço é:

“De certo modo animado pelo conjunto de movimentos que aí se desdobram, Espaço é o efeito produzido pelas operações que orientam, o circunstanciam, o temporizam e o levam a funcionar em unidade polivalente de programas conflituais ou de proximidades contratuais. Em

suma, o espaço é um lugar praticado, assim, a rua geometricamente definida por um urbanismo é transformada em espaço pelos pedestres” (CERTEAU, 1998).

Sennet ressalta o papel transitório dos espaços a partir das modificações das cidades modernas baseadas em projetos iluministas. Colocando que “o espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela facilidade com que dirigimos através dele ou nos afastamos dele”. O espaço seria, portanto, algo transformado e transitório. Sendo assim, pode-se também entender que os meios de transporte são espaços transitórios e transformados.

A característica transitória do espaço é basicamente delimitada pelo tempo gasto. Este tempo é considerável na vida cotidiana dos indivíduos reforçando e a ideia de que os meios de transporte podem ser considerados espaços, dado a importância e a cotidianidade dos transportes na rotina dos indivíduos.

Em relação ao conceito de tempo, temos que a partir dos entendimentos sociológicos o tempo também é algo construído socialmente e que ele tem principalmente um enfoque organizacional. Contudo a noção e utilização do tempo variam. Nobeit Elias destaca que o conceito de tempo pode ser mudado pelo fato das diversas formas de organização presentes em uma sociedade poderem afetar a utilização do tempo nas suas mais variadas dimensões.(SOUZA et al 2003).

O conceito de tempo considerado neste trabalho será o mesmo utilizado no trabalho de Souza et al, pelo fato de que ele envolve a questão da vida social como condicionante das rotinas de forma a se ter “horários e programas - o que induz as pessoas a se organizarem a tempos institucionais”.(ibid)

Portanto a forma como as pessoas significam o tempo depende de seus contextos culturais e suas formas de organização. Para medir a significação do tempo neste trabalho, foram analisadas diversas questões e variáveis, pois não há como mensurar matematicamente esta pergunta a não ser com um conjunto de questões que compreendam e deem conta da categoria significação do tempo.

As variáveis deste estudo são sobre os sentimentos envolvidos durante o deslocamento, o que as pessoas fazem enquanto estão no transporte, se interagem com as pessoas ao redor, se reparam na paisagem, quais outros atributos ou materiais físicos (celular, mp3, livros) são utilizados e se há relação

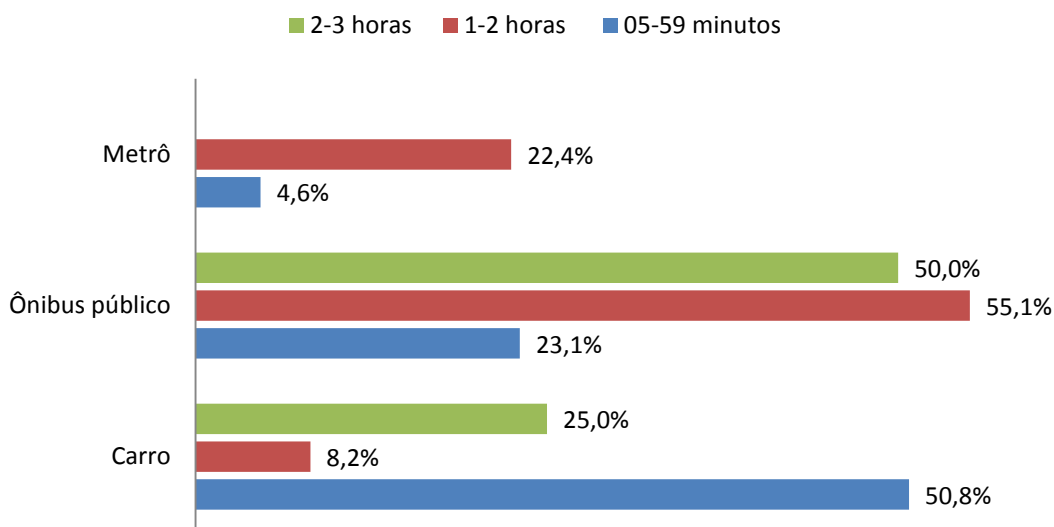
com a sensação de “tempo perdido” enquanto o usuário realiza o trajeto.

Os tempos de deslocamentos são abordados com mais destaque neste trabalho pelo fato de que estes tempos podem variar também de acordo com o tipo de transporte utilizado.

Em relação ao tempo gasto, foi observado que, dentre todos os respondentes, a maioria (60,7%) gasta entre 05 a 59 minutos para chegar à Universidade, enquanto que 34,5% delas demoram cerca de 1 a 2 horas. Todavia, comparando com o tempo gasto na volta, há uma queda de 9,5% no montante de pessoas que demoram entre 05 a 59 minutos para voltarem da universidade e aumento de 4,8% no total de pessoas que demoram cerca de 1 a 2 horas de retorno para casa ou qualquer outro lugar de destino, conforme o Gráfico 2.

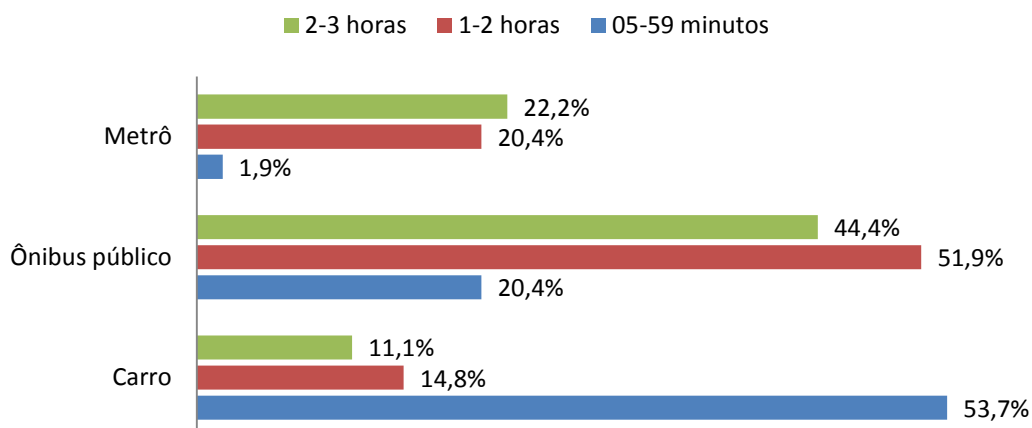
Ainda em relação ao “perfil” dos usuários, percebe-se que tanto no tempo de ida quanto no tempo de volta, o tempo gasto com o transporte de quem anda de carro é menor se comparado com os usuários de metrô e ônibus, conforme gráficos 1 e 2. O gráfico comparativo entre o tempo de ida e o tempo de volta é o de número 3.

Gráfico 1-Cruzamento do tempo de ida com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013.



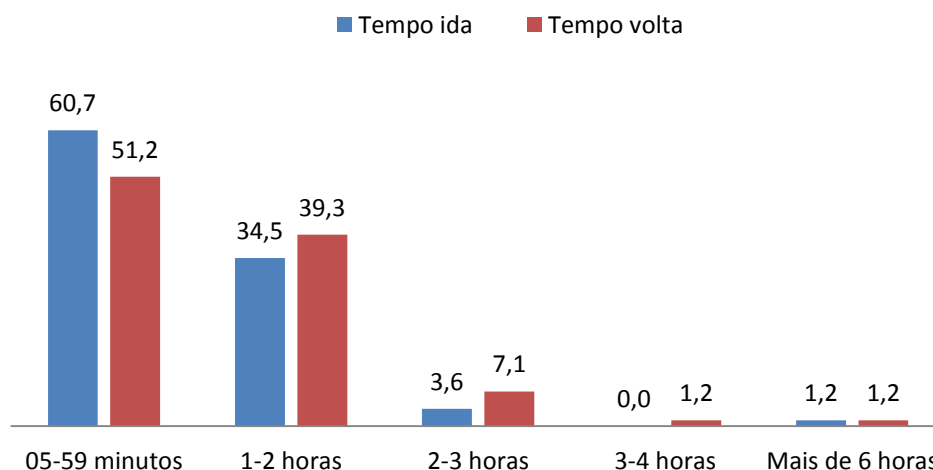
Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Gráfico 2-Cruzamento do tempo de volta com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Gráfico 3-Tempo de deslocamento dos estudantes da UnB - Brasília - 2013.



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

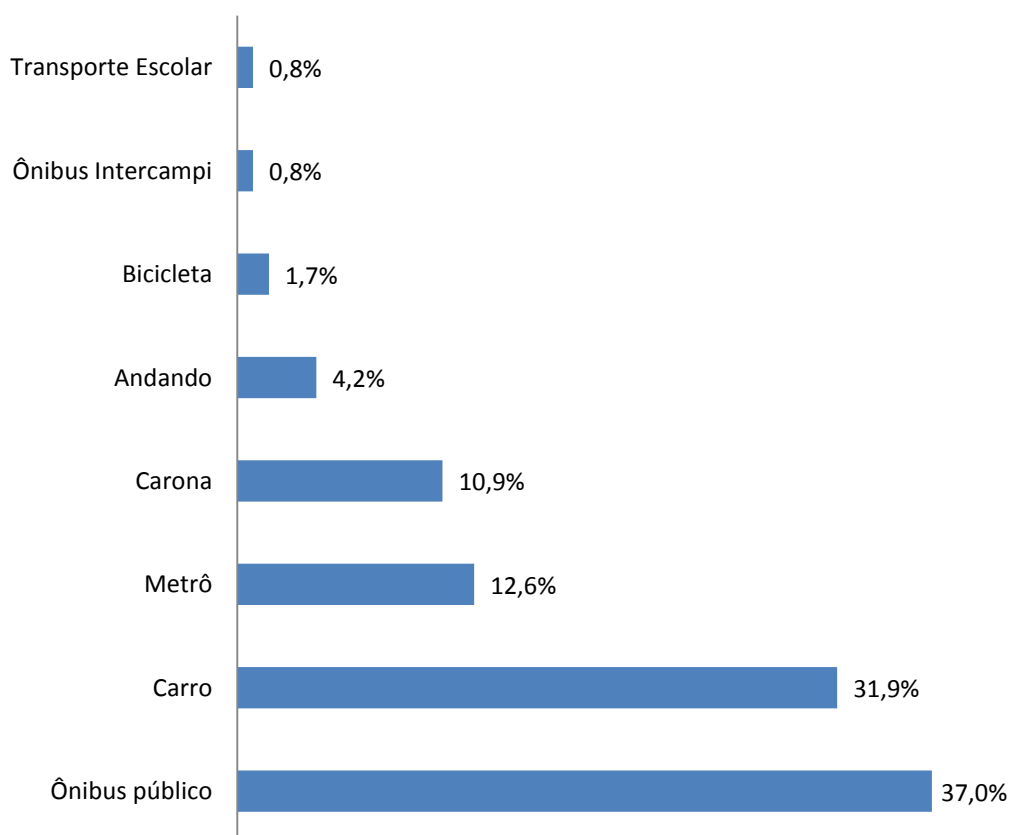
Portanto, a forma, se por meio de transporte privado ou público, deve também ser considerada na análise dos deslocamentos. Os transportes privados se diferenciam dos públicos quanto à forma e quanto ao tipo de interação que propiciam. O transporte privado ressalta uma racionalização do movimento e um maior individualismo pelo número menor de possibilidade de interações, do que ocorre com o transporte público.

“A visão que o motorista ao volante descortina à sua frente é de um lugar de escravidão às regras de locomoção e neutralizado por elas: basta um

mínimo de reações pessoais para se dirigir bem e com segurança, sinais padronizados, linhas que demarquem pias, bueiros, além de ruas vazias de pedestres, transformando em um simples corredor, o espaço urbano perde qualquer atrativo para o motorista, que só deseja atravessá-lo“ (SENETT, 1997).

Na pesquisa realizada, percebe-se que a maior parte dos transportes é feita por ônibus ou carro.

Gráfico 4-Meio de transporte mais utilizados pelos estudantes da UnB - Brasília - 2013.



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

A mobilidade urbana e os deslocamentos são frutos de uma lógica individualista, que funcionam como isolantes dos espaços. Assim, apesar dos deslocamentos, terem motivos sociais e de interação ao fim do processo, os meios de transporte nas cidades, podem, juntos ao individualismo e a velocidade, amortecer o corpo moderno e assim não permitir que ele se vincule” (SENETT,

1977).

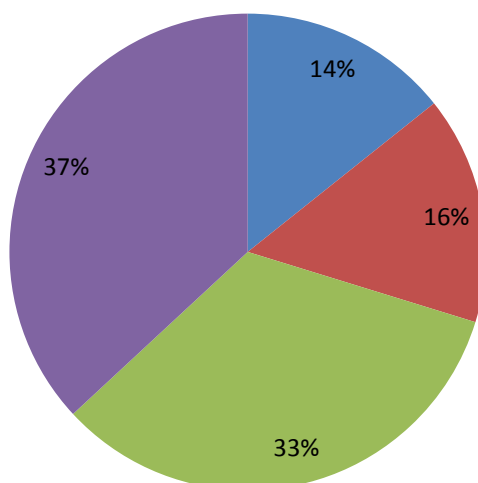
A vinculação pode ser percebida a partir da percepção de velocidade. O resultado obtido foi que a maioria dos entrevistados, 37%, julga que o transporte é rápido. Ao mesmo tempo, 33% afirmam que ele é lento, conforme o Gráfico 5. Somando as categorias “Lento” e “Muito Lento”, 49% das pessoas afirmam que o transporte que utilizam não é rápido. Enquanto que 51%, somando as categorias “Muito rápido” e “Rápido”, avaliam que o transporte utilizado atende ao quesito rapidez.

Como Brasília tem grandes estradas e avenidas, este sentimento de rapidez e a vinculação com o espaço podem ser influenciados pelo sentimento de liberdade que estas estradas proporcionam. Sennet descreve como estas rotas se configuram:

“O senso de prazer proporcionado pelo movimento, que ele defendia , transparece nas parkways, proibidas aos caminhões; caras e ilusionistas, atravessando áreas arborizadas, distante de casas , suas curvas de concreto transformavam a experiência do volante num desfrute pessoal, livre de obstáculos” (SENNETT, 1997).

Gráfico 5-Rapidez do transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília – 2013

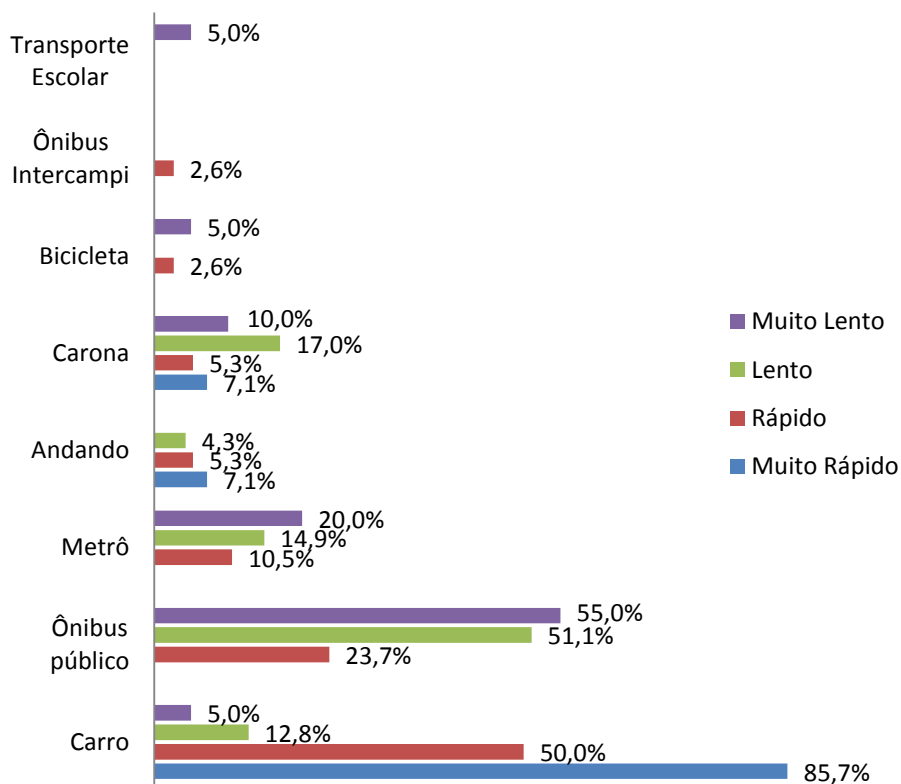
■ Muito Rápido ■ Muito Lento ■ Lento ■ Rápido



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Os resultados mostraram de maneira surpreendente algo diferente das hipóteses esperadas inicialmente. Esperava-se que o efeito do aumento de carros no DF e o aumento do tempo de engarrafamentos gerassem nas pessoas a ideia de lentidão. Contudo, a maioria considerou o transporte rápido, apesar de haver uma quantidade razoável de pessoas que demoram entre 1 e 2 horas no percurso de ida e de volta. Para investigar esses números mais a fundo, optou-se por fazer um cruzamento entre as variáveis rapidez e meio de transporte.

Gráfico 6-Cruzamento da rapidez do transporte com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

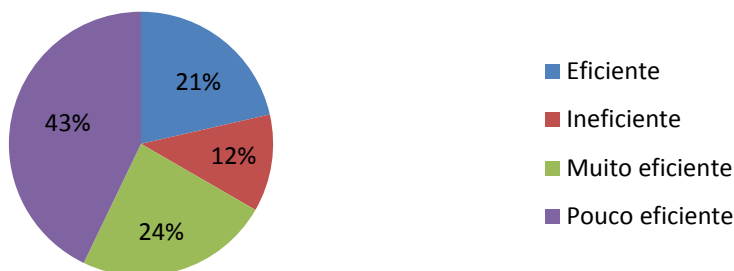
Com base neste cruzamento, foi possível verificar que daqueles que consideram o transporte lento ou muito lento, a maioria utiliza ônibus, seguido daqueles que usam metrô. Por outro lado, os usuários de carro são os que mais consideram o transporte rápido ou muito rápido.

Esse fato pode ser ilustrado a partir de um dos diários analisados. O participante dessa etapa da pesquisa - que se locomove de carro - entende que seu tempo não é perdido durante o deslocamento e que ele tem, de certa forma, uma mobilidade dependente dele.

“De maneira nenhuma. Por andar de carro tenho a possibilidade de chegar mais rápido, dependendo do horário que eu saia de casa, evitando o trânsito. Saindo cedo de casa, posso chegar mais cedo na UnB e estudar para as matérias do dia.” (Fonte: Dados da pesquisa com base nos dados dos diários aplicados).

Em relação ao quesito eficiência, 43% julgam o meio de transporte utilizado como pouco ineficiente, conforme Gráfico 7. Acompanhando a questão de perceberem que não é rápido. Logo rapidez e eficiência pode ter uma correlação com o a percepção do tipo de transporte.

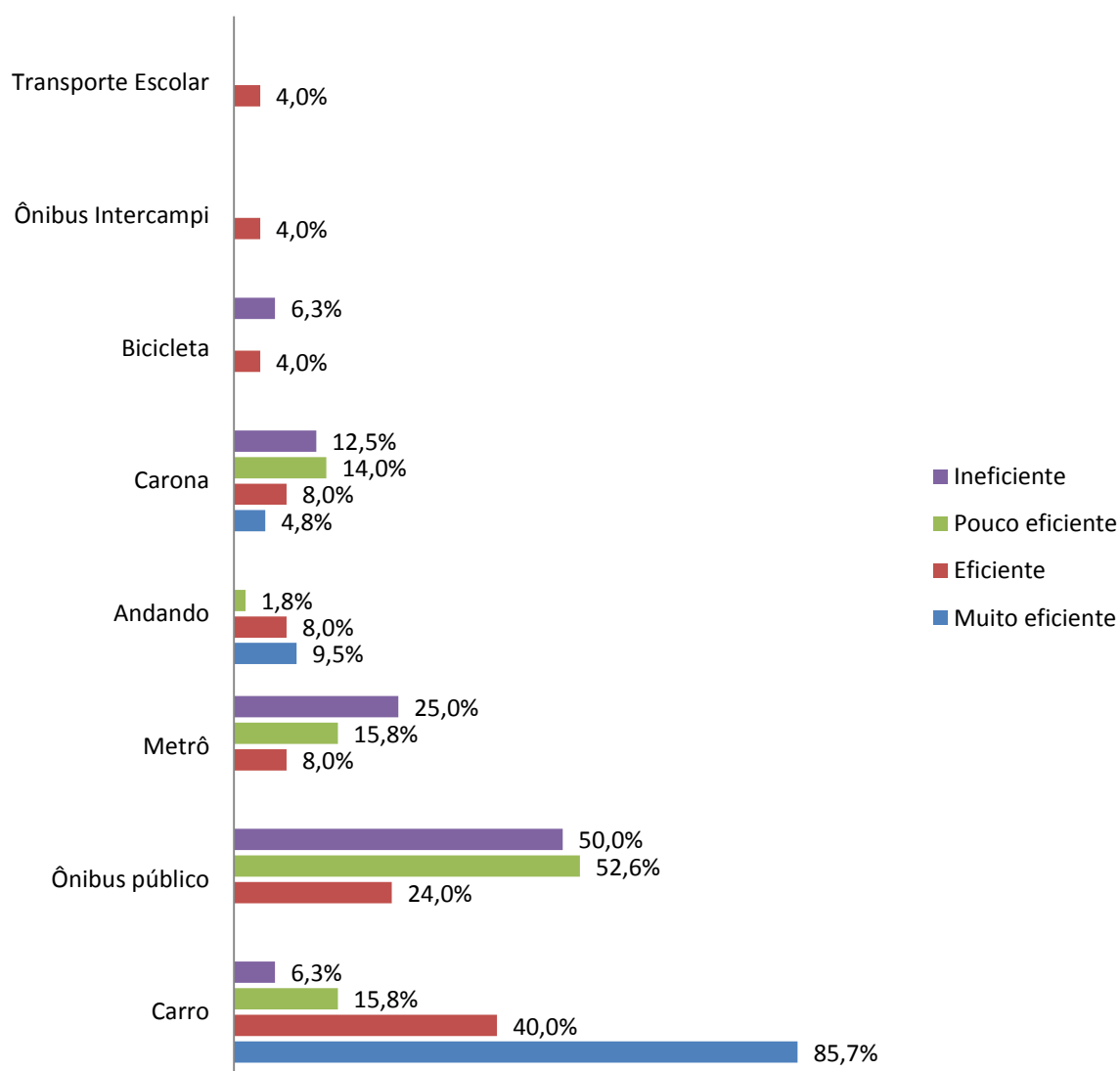
Gráfico 7-Eficiência do transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013.



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Ao fazer o cruzamento entre o transporte utilizado e sua eficiência, foi percebido novamente o mesmo “padrão”, conforme o Gráfico 8. Os usuários de ônibus e metrô apresentam maiores percentuais no quesito pouco eficiente e ineficiente, enquanto os de carro possuem maiores percentuais de eficiente e muito eficiente.

Gráfico 8-Cruzamento da eficiência do transporte com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013.



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

A partir disso, pode-se entender que a percepção de eficiência é uma questão condicionada ao tipo do transporte, assim como a percepção de rapidez. É por isso que são notadas percepções diferentes dos usuários de transporte público em relação aos outros. Partindo para a noção de percepção de conforto, obteve-se o resultado que sinaliza que a maioria dos entrevistados considera o transporte sem espaço e sem conforto, seguida daqueles que o caracterizam como conforto e com espaço, conforme a Tabela 1.

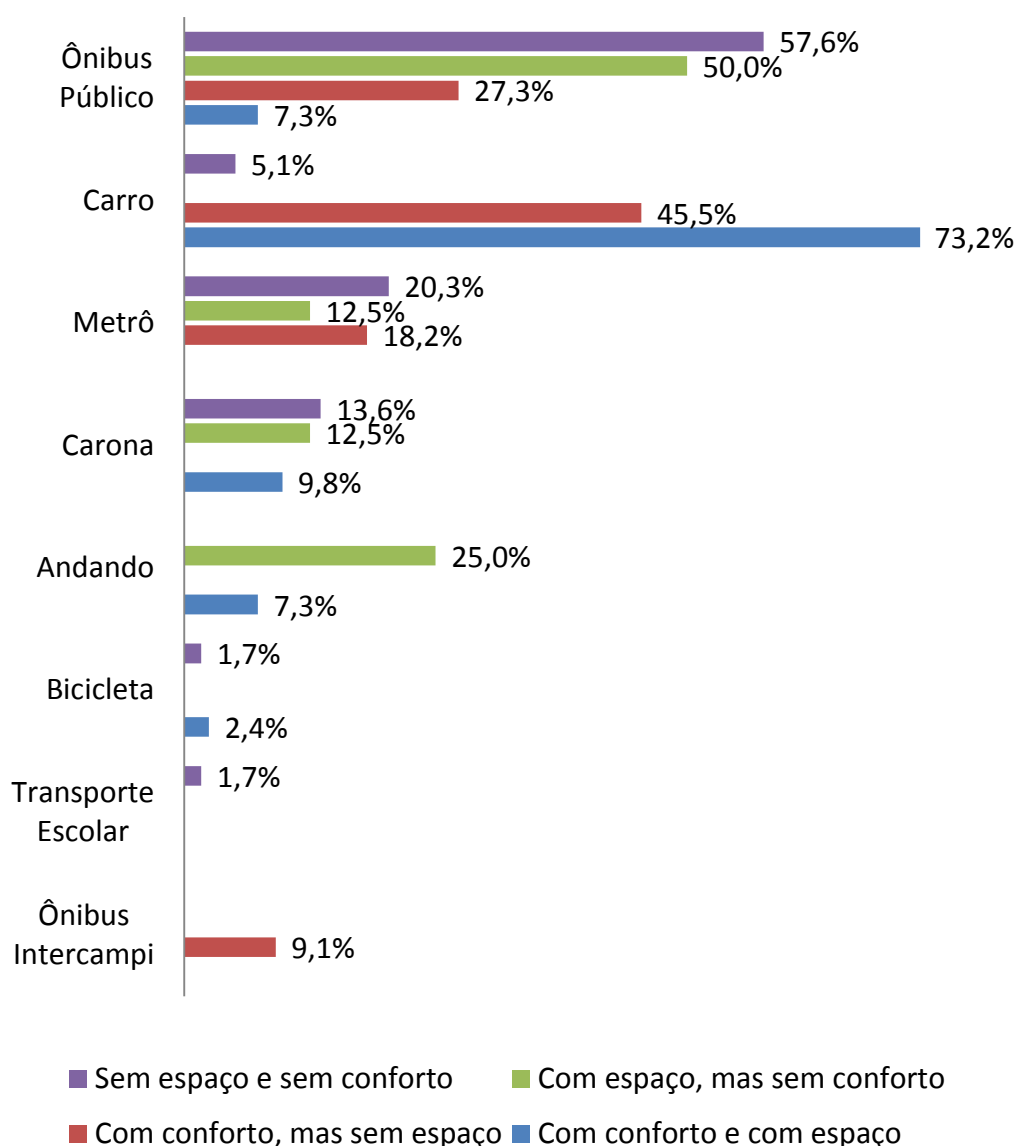
**Tabela 1-Conforto do meio de transporte utilizado por estudantes da UnB -
Brasília – 2013.**

CONFORTO DO TRANSPORTE	N	%
Com conforto e com espaço	33	39,3%
Com conforto, mas sem espaço	9	10,7%
Com espaço, mas sem conforto	6	7,1%
Sem espaço e sem conforto	36	42,9%
TOTAL	84	100,0%

Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

A análise da tabela acima remete à correlação entre meio de transporte e conforto. Sendo assim, no grupo de usuários de ônibus público, 57,6% afirmam que não têm conforto e espaço. Mas também, 50% assinalam quem tem espaço, mas não conforto. Esta mesma observação não se dá na mesma proporção para os usuários do metrô. Para este grupo, neste meio de transporte é confortável, mas não há espaço (18,2%). Para os motoristas de carro, a maior parte (73,2%) respondem que o meio de transporte tem conforto e espaço.

Gráfico 9-Cruzamento do conforto do transporte com o meio de transporte utilizado por estudantes da UnB - Brasília - 2013.



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Também foi observada uma situação bastante similar na análise dos diários. Nesse sentido, o usuário de transporte público o classificou como “Velho e com bancos desconfortáveis”. Em oposição ao usuário de carro particular, que o qualificou como “Sujo, mas muito confortável” (Fonte: Dados da pesquisa com base nos dados dos diários aplicados).

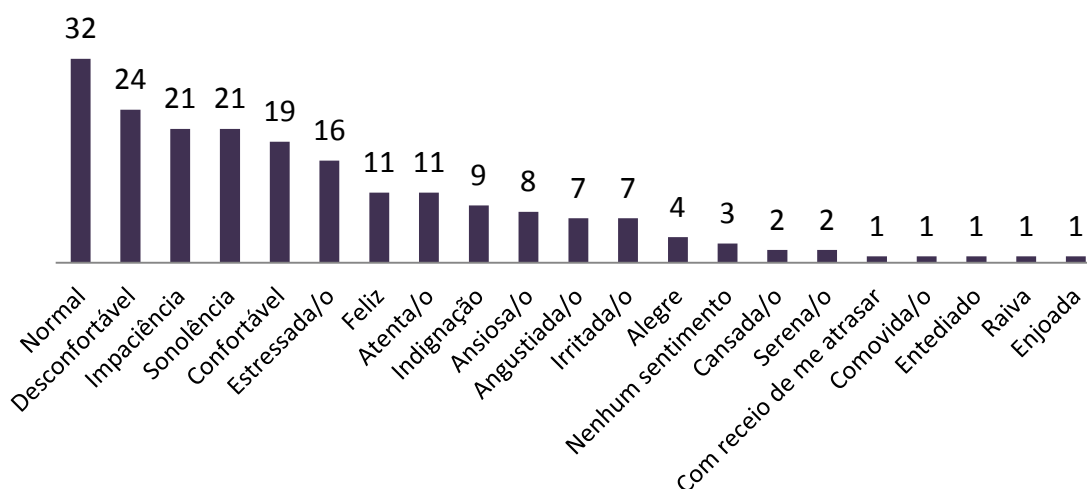
Com análises das modalidades de transporte, pode-se partir para a análise de como estes indivíduos lidam e significam o tempo gastos de forma geral nos diferentes meios, nos diferentes níveis de conforto e de velocidade.

3.3. Os transportes e a vida cotidiana

A cidade moderna tratada por Sennet deriva do novo entendimento do corpo biológico que necessitava circular e se movimentar, assim o espaço urbano foi pensando e traçado para liberar o movimento dentro destes espaços transformados e transitórios. E este movimento dentro de espaços foi associado ao cidadão urbano moderno que além de velocidade procurava conforto, este por fim, acabou por viajar sozinho e em silêncio, “o movimento passivo do corpo conduz a perda de todo contato físico com o exterior”. Sennet trata isto como um “andar para trás, do ponto de vista social”.

Assim, o individualismo moderno transformou os espaços urbanos fixos em lugares “para se passar a vista”. Simples paisagens que não despertam o interesse e atenção. Esta atitude ocorre em relação à forma com que os indivíduos revelam seus corpos durante os deslocamentos, ou seja, ao ignorar, ou olhar de relance sem dar atenção, propicia um menor contato físico e menor absorção de informações. O Gráfico 10 traz a ilustração sobre os sentimentos do usuário enquanto utiliza o meio de transporte, para então se entender a relação dele com o espaço.

Gráfico 10-Sentimentos dos estudantes enquanto utilizam o transporte - Brasília - 2013.



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Percebe-se que a maior frequência está no sentimento “Normal”. Esta variável teve intenção de tornar acessível o entendimento sobre a *atitude blasé* tal qual descrito por Simmel. Esses usuários de meio de transporte acabaram sendo levados para um estado de tendência a não reação aos fatos específicos que acontecem a eles e desenvolvem uma forma distante de observar coisas ao seu redor.

Por isso a frequência também é elevada para os sentimentos de desconforto, impaciência e sonolência. Todavia, 9,4% se sentem confortáveis. Contudo, isto não pode ser considerado válido dado que quando questionado sobre o sentimento, não foi levado em consideração qual meio utiliza. Portanto, a pergunta era ampla.

Contudo, a partir da análise dos diários, percebe-se que o trânsito traz influências aos sentimentos e relaciona-se, também, como o tipo de transporte. Foram analisados três tipos de transporte: o carro, o ônibus e o ônibus inter-campi.

Para pessoa que utiliza o carro, os sentimentos perpassam algumas questões mais relacionadas com o trânsito, tais como: “Satisfação por sair no horário certo; Alegria por estar indo para casa; Medo de ter trânsito e não conseguir chegar no horário; Raiva por ter pegado trânsito; Muita Raiva ainda por conta do trânsito”. (Fonte: Dados da pesquisa com base nos dados dos diários aplicados)

Em relação às pessoas que utilizam ônibus percebe-se que o conforto e a eficiência são considerados e são ressaltados sentimentos tais como: “Descontentamento pelo atraso do ônibus; Desconforto pelo aperto do ônibus e o banco onde sentei não tinha onde apoiar para me sustentar, o que era problemático, pois estava com uma mochila pesada e nas curvas bruscas não tinha como me equilibrar, desgastada e aliviada por ter chegado, antes senti bastante raiva, pois tinha compromisso e a paralisação dos ônibus atrasou muito minha vida”.(Ibid.)

E como tipo peculiar, o ônibus inter-campi por ser um ônibus mais exclusivo e específico gerou sentimentos opostos aos sentimentos do ônibus

comum. Estes sentimentos foram descritos como “Me senti mais confortável, disposta e produtiva”. (Ibid.)

Apesar de se não ter sido notada uma *atitude blasé* nos diários, ela foi percebida nos questionários e também nestes foram percebidos que não tem relação apenas com o sentimento durante o trajeto. O instrumento questionário trabalhou também a variável interação com outras pessoas e se os usuários reparam nos aspectos da paisagem. Quanto ao primeiro aspecto, 65,5% dos entrevistados afirmam que não interagem com outras pessoas. Mas 60,7% repara nos aspectos da paisagem.

Tabela 2-Interação com outras pessoas durante o transporte pelos estudantes da UnB - Brasília - 2013.

INTERAÇÃO COM OUTRAS PESSOAS	N	%
Não	55	65,5
Sim	29	34,5
TOTAL	84	100,0

Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Um dos fatores de não interação é ressaltado quando os alunos aproveitam este tempo para dormir, desta forma ressignificando este tempo: “Não sinto que foi tempo perdido, quando consigo dormir durante o percurso chego em casa e posso ir estudar ou fazer outra coisa pois não estou tão cansada” (Fonte: Dados da pesquisa com base nos dados diários aplicados).

Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Em relação à percepção do indivíduo com o ambiente, observa-se que os alunos notam, observam e admiram a paisagem.

“Sim, geralmente observo todo o processo do nascer do sol, hoje especialmente apesar do tempo chuvoso, havia um arco-íris bem bonito no céu, gosto de observar também o movimento das pessoas e dos carros”(Fonte: Dados da pesquisa com base nos dados diários aplicados).

“Toda paisagem que fica na pista que liga Brazlândia e Taguatinga me chama atenção. Bastante árvores com as características do cerrado, plantações, e muito verde.” (Ibid.)

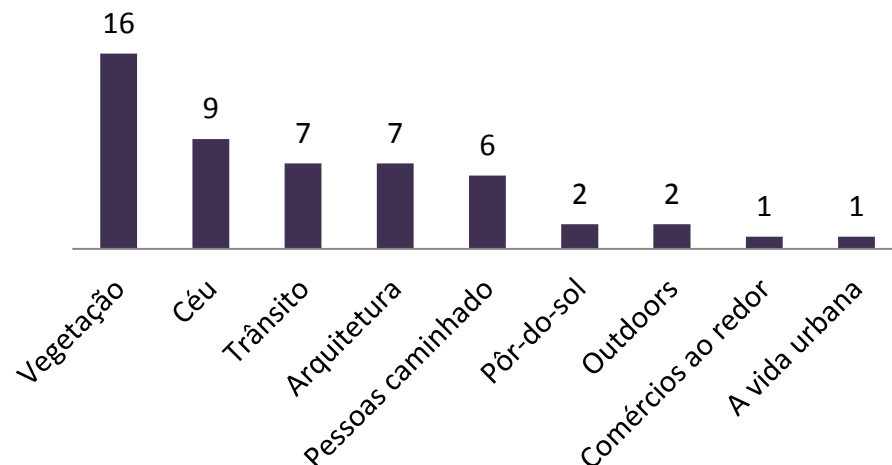
Tabela 3-Repara nos aspectos da paisagem - respostas dos estudantes da UnB - Brasília - 2013.

REPARA A PAISAGEM	N	%
Sim	51	60,7
Não	33	39,3
TOTAL	84	100,0

Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

A característica de se observar a paisagem pode ressaltar o não envolvimento físico do indivíduo com o espaço e as pessoas em volta, e sim um envolvimento mais observatório do que de interação. Este envolvimento distanciado pode ser induzido por uma característica da cidade de Brasília, dado o projeto da cidade e sua organização urbanística. A limitação do tamanho dos prédios, ressaltando a peculiaridade do “céu de Brasília”, as diversas obras arquitetônicas que podem ser vistas, principalmente no trajeto para a Universidade, que perpassa grande parte da esplanada dos Ministérios, também como a alta arborização de Brasília e o elevado de nível de qualidade de vida na região, podem proporcionar muitas paisagens que atraem o olhar.

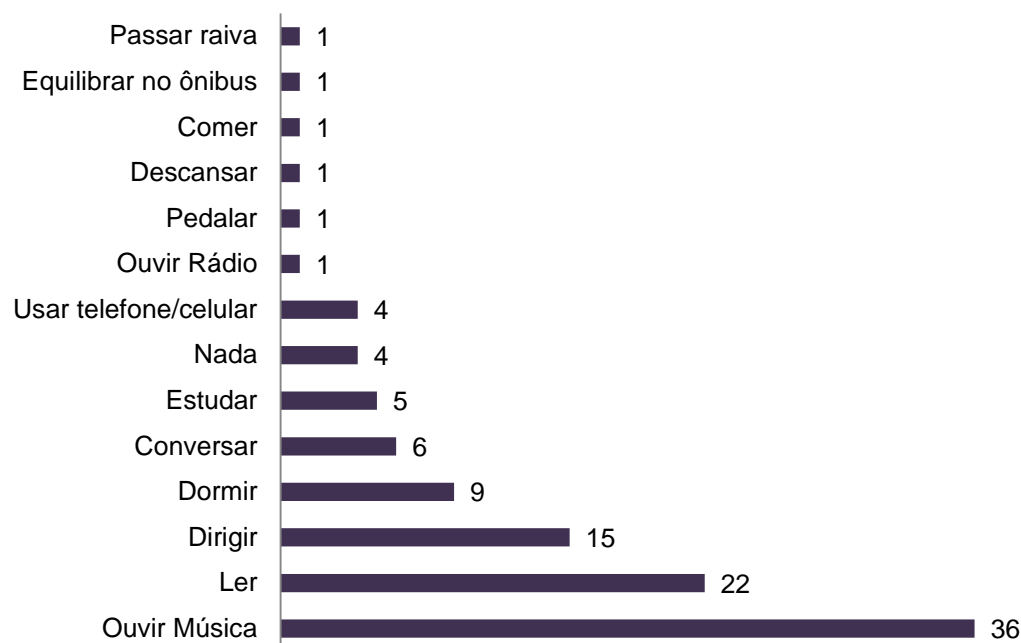
Gráfico 11-Aspectos reparados na paisagem - respostas dos estudantes da UnB - Brasília – 2013.



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Outro aspecto a ser analisado sobre a ressignificação do tempo utilizado no descolamento é dado pelas tarefas desenvolvidas pelos usuários durante o trajeto. A maior frequência encontra-se na atividade de ouvir música, ler e dirigir (relacionada àquelas pessoas que se utilizam do carro). Dentre todas elas, 47,6% estão relacionadas ao estudo e as tarefas pertinentes a esta porcentagem são: leitura, escutar mídias de outros idiomas, discutir com os colegas, ver vídeos e fazer trabalhos.

Gráfico 12-Atividades desenvolvidas durante o trajeto pelos estudantes da UnB - Brasília – 2013



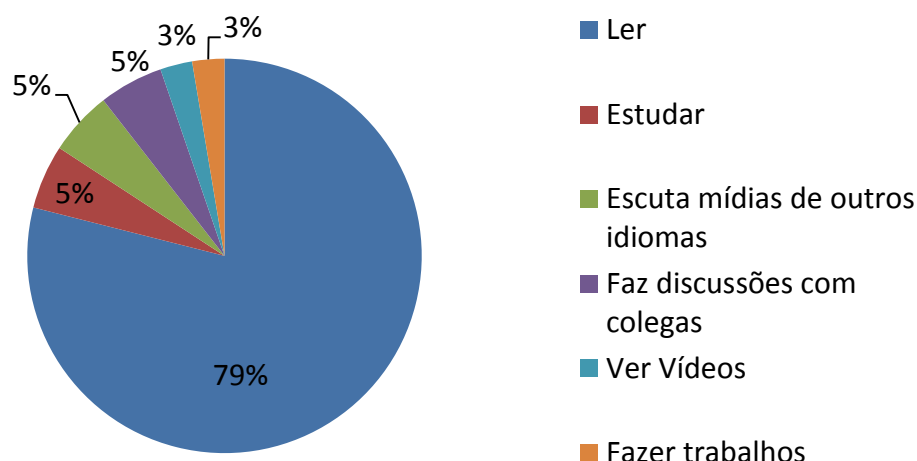
Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Tabela 4-Atividades relacionadas a estudo - respostas dos estudantes da UnB - Brasília - 2013.

ATIVIDADES RELACIONADAS A ESTUDO	N	%
Não	44	52,4
Sim	40	47,6
TOTAL	84	100,0

Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados.

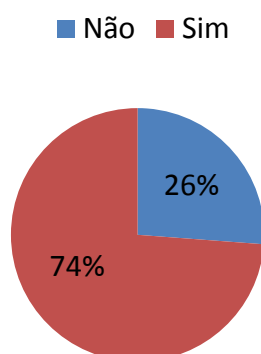
Gráfico 13-Outras atividades desenvolvidas em relação ao estudo pelos estudantes da UnB - Brasília – 2013



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Quanto ao uso de aparelhos eletrônicos, 73,8% utilizam algum equipamento durante a viagem. O mais utilizado é o celular conforme evidenciado pelo Gráfico 14. Portanto, além de escutar músicas e ver a paisagem, os alunos de alguma forma ressignificam este tempo que poderia ser dado como perdido e desenvolvem suas atividades cotidianas, como estudar e fazer trabalhos.

Gráfico 14-Estudantes da UnB que utilizam aparelho eletrônico durante o deslocamento - Brasília – 2013



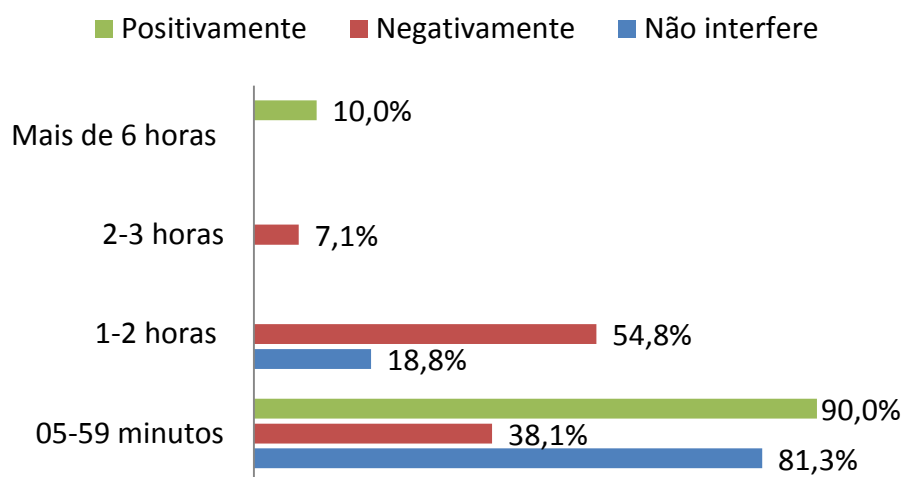
Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Ainda trabalhando com o tema da significação do tempo, foi pensada a hipótese de que o tempo gasto com o transporte interferiria negativamente na vida, causando a sensação de “perda de tempo”. Para tanto, analisou-se a

percepção do tempo na ida e na volta e relacionado à interferência, bem como, sua classificação por parte do usuário.

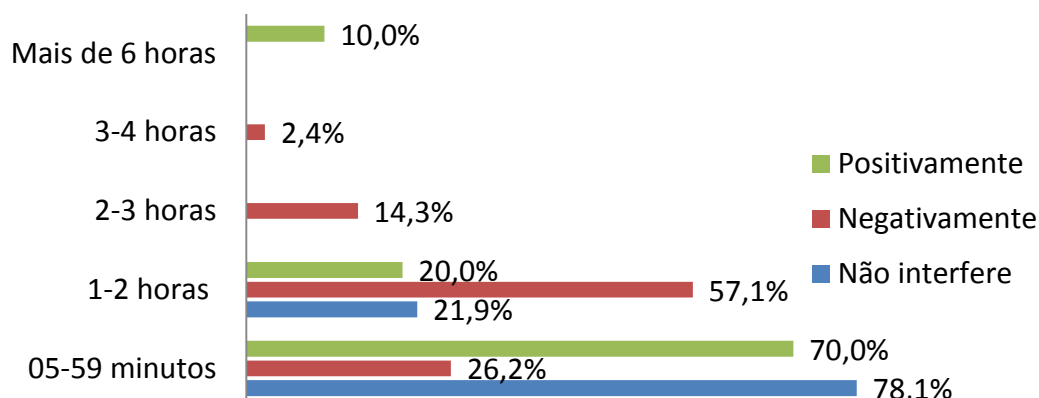
Fazendo um comparativo entre os dois gráficos sobre o tempo e interferência na vida, percebe-se que o tempo gasto no trajeto (tanto da ida quanto na volta) não interfere na vida dos estudantes ou interfere positivamente. No tempo de ida, 90% afirma que influi de forma positiva e na volta, 70%. Mas isso diz respeito àquelas pessoas que gastam entre 05 a 59 minutos no trajeto. Quando o tempo gasto aumenta, maior a interferência na vida. No tempo de ida, 54,8% assinalam que o dispêndio afeta negativamente e no tempo volta 57,1% - se comparado entre o grupo que gasta entre 1 e 2 horas de deslocamento.

Gráfico 15-Cruzamento do tempo de ida com a interferência na vida dos estudantes da UnB - Brasília – 2013



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

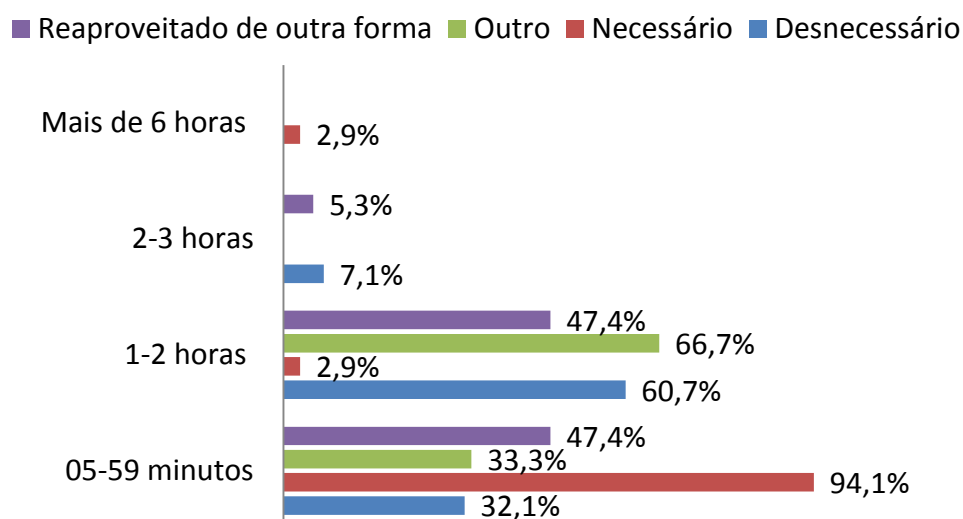
Gráfico 16-Cruzamento do tempo de volta com a interferência na vida dos estudantes da UnB - Brasília – 2013



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

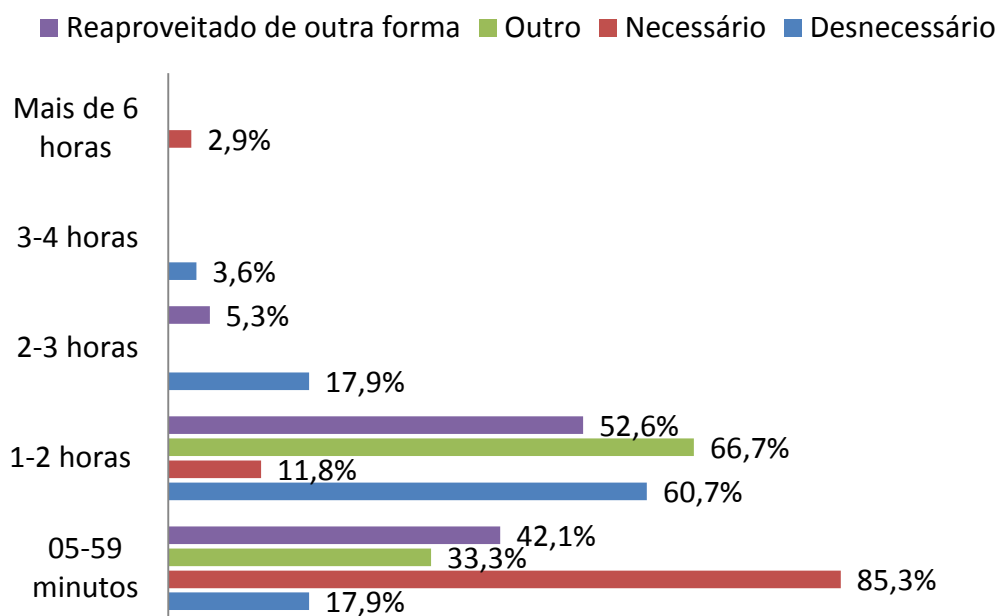
Por fim, para compreender a noção de perda de tempo foi perguntado sobre a classificação do prazo dispendido para se deslocar. Fazendo uma comparação entre a ida e a volta, as pessoas que gastam entre 05 a 59 minutos no trânsito classificam o tempo gasto como necessário. Os que gastam entre 1 e 2 horas tem outro sentimento em relação a classificação ou o julgam desnecessário.

Gráfico 17-Cruzamento do tempo de ida com a classificação do tempo dos estudantes da UnB - Brasília – 2013



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Gráfico 18-Cruzamento do tempo de volta com a classificação do tempo dos estudantes da UnB - Brasília – 2013



Fonte: elaboração própria com base nos dados dos questionários aplicados

Portanto, a forma como o tempo interfere na vida cotidiana está relacionado além do tipo de transporte, mas, também com o tempo gasto. Quanto mais tempo o aluno passa se deslocando, maior é a interferência negativa na vida cotidiana, apesar de muitas vezes o aluno resignificar e desenvolver outras atividades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do perfil do deslocamento dos alunos, percebe-se que existe uma diferença significativa de tempo de deslocamento e de percepção de acordo com o meio de transporte. A percepção de eficiência é uma questão condicionada ao tipo do transporte, assim como a percepção de rapidez, de conforto, dos sentimentos, percepções, das tarefas desenvolvidas e da interferência na vida cotidiana.

Os sentimentos do usuário enquanto se deslocavam de maneira geral são considerados “normais” ao invés de estressados ou chateados. Para pessoa que utiliza o carro os sentimentos perpassam algumas questões mais relacionadas com o trânsito.

Os alunos que andam de carro consideram o transporte rápido ou muito rápido, eficiente e muito eficiente e que tem conforto e espaço. Ou seja, eles levam menos tempo de viagem e com melhores condições. As tarefas desenvolvidas por estes usuários é, obviamente, dirigir depois ouvir música e ler.

De maneira geral, quem se locomove de carro também entende que seu tempo não é perdido durante o deslocamento e que ele tem, de certa forma, uma mobilidade dependente dele, corroborando, assim, para o entendimento de que o transporte privado ressalta uma racionalização do movimento e dá uma maior liberdade. Gera, também, um maior individualismo pelo número menor de possibilidade de interações, do que ocorre com o transporte público.

Em relação ao transporte público foi possível verificar que daqueles que consideram o transporte lento ou muito lento e pouco eficiente e ineficiente, a maioria utiliza ônibus, seguido daqueles que usam metrô. Apesar de grande parte das pessoas dormirem ou ver a paisagem, eles também desenvolvem muitas atividades relacionadas ao estudo como: ler; escutar mídias de outros idiomas; discutir com os colegas; ver vídeos e fazer trabalhos.

Em relação à percepção de conforto, os usuários de ônibus público, afirmam que não têm conforto e espaço e os do metrô que tem conforto, só não há espaço. Assim, a falta de eficiência e conforto afeta as pessoas e geram sentimentos como: desconforto por atraso; por aperto do ônibus; desgaste e raiva.

Porém, observa-se que quando o conforto do transporte aumenta, por exemplo, no ônibus Inter campi que é um ônibus mais exclusivo e específico, percebe-se uma mudança nos sentimentos, pois foi observado que este transporte gerou sentimentos opostos aos sentimentos do ônibus comum, como: “confortável”; “disposta e produtiva”, ou seja, para estes alunos, existe ainda a possibilidade da ressignificação do uso do tempo. Portanto, quando as condições são favoráveis, se abre a possibilidade para leitura, estudar e dormir, interferindo de maneira mais positiva na vida cotidiana.

Em relação à percepção do indivíduo com o ambiente, os alunos de maneira geral observam a paisagem estimulados pelas características peculiares de Brasília como o céu mais evidente dado pela limitação do tamanho dos edifícios, também como a alta arborização da cidade, suas grandes avenidas e espaços setorizados, o que destaca os monumentos e obras arquitetônicas. Assim, estes alunos tem o hábito de observar, apesar de não interagir muito com as outras pessoas, ou seja, as paisagens então são realmente notadas e admiradas. Acredita-se que estes usuários desenvolvem uma postura *blasé* e de não reação aos fatos específicos que acontecem a eles individualmente e desenvolvem uma forma distante de observar coisas ao seu redor.

Por fim, a interferência na vida cotidiana é percebida como leve e o tempo gasto como necessário, quando se trata de pessoas que levam menos tempo, ou seja, os usuários acreditam que este tempo não interfere muito ou interfere de maneira até positiva. Estes usuários são os que utilizam carros, pois estes levam menos tempo nos trajetos.

Quando o tempo gasto aumenta, maior a interferência na vida, ou seja, os usuários de ônibus são mais afetados pelo tempo e pela falta de conforto, assim julgam desnecessário o tempo gasto e não ressignificam de maneira tão positiva quanto os outros usuários.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, N. **Metodologias para o levantamento do uso do tempo na vida cotidiana no Brasil**. Disponível em:

<<http://www.proppi.uff.br/revistaeconomica/sites/default/files/Metodologias.pdf>>

Acesso em: 18 de novembro de 2013.

CATALÃO, I. **Brasília, metropolização e espaço vivido: praticas especiais e vida quotidiana na periferia goiana da metrópole**. Cultura Acadêmica, São Paulo, 2010.

CERTEAU, M. **A Invenção do Cotidiano**. Volume 1: Artes de Fazer. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998. 3ª edição.

TEDESCO, G.M.I; PAIVA, M. BARROS, A.P.B.G; SILVA.P.C.M. **Mobilidade dos usuários do transporte coletivo no Distrito Federal: Características e fatores determinantes. Dossie de Mobilidade**. Revista UFG.Ano XIII , n 12. Julho de 2012

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS.-IPEA. **Tempo De Deslocamento Casa-Trabalho No Brasil (1992-2009): Diferenças Entre Regiões Metropolitanas, Níveis De Renda E Sexo**. 2013

MONT'ALVAO, A. **Transportes e Tempo de Mobilidade Urbana em Belo Horizonte**. Revista de Ciências Sociais, n. 34 Abril de 2011 - p. 127-144

NETO, O. A. R. **Mobilidade urbana e cultura do automóvel na singularidade da metrópole modernista brasileira**. Universidade de Brasília – UnB, Instituto De Ciências Sociais – ICS, Departamento De Sociologia. Brasília, 2012

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES - IPPUR/UFR. **Ibeu: índice de bem-estar urbano** . Organização Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, Marcelo Gomes Ribeiro. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. 264 p.: il.;

PARK, R. E. **A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano [1916]**. In: VELHO, Otávio G. (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, Zahar, 1976.

PONTES, T. P. **Avaliação da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Brasília**. Universidade de Brasília Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação Brasília, Julho de 2010.

ROMANELLI, C.; ABIKO, A. K. **Processo de Metropolização no Brasil**. São Paulo: EPUSP, 2011. 34 p..Texto Técnico da Escola Politécnica da USP, Departamento de Engenharia de Construção Civil, TT/PCC/28.

SANTOS, M. **Sociedade e Espaço: A formação social como teoria e como método.** In: Boletim Paulista de Geografia. Numero 54, São Paulo, Junho de 1977.

SENNET, R. **Carne e pedra: O corpo e a cidade na civilização ocidental.** Trad.: Marcos Aarão Reis. Rio de Janeiro: Record, 1997. Ana Paula Veiga Kiffer.

SIMMEL, Georg. **A metrópole e a vida mental.** [1903]. In: VELHO, Otávio G. (org.). **O fenômeno urbano.** Rio de Janeiro, Zahar, 1967.

SILVA, Cláudio Oliveira. **Cidades concebidas para o automóvel: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade.** Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, UnB. Brasília, 2009.

SOUZA, M.F.; NEUBERT, L.F.; AGUIAR, N. **Múltiplas temporalidades de referencia: Estudo da percepção de usos do tempo sob a perspectiva de gênero.** Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas-UFMG. XI Congresso brasileiro de sociologia, 2003, Campinas –SP.

UNB AGENCIA. **Maior parte vai de carro.** Retirado de: Raios X da situação de quem transita para e pela a UnB, feito pelos alunos da disciplina Planejamento de Transportes, de Engenharia Civil Disponível em:
<http://www.unb.br/noticias/unbagencia/cpmod.php?id=81390>

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade.** São Paulo: Annablume, 2001.

WIRTH, L. O urbanismo como modo de vida. In VELHO, O. G. (org.), **O fenômeno urbano**, Rio de Janeiro, Zahar, 1976.

ANEXO 1

QUESTIONÁRIO

17/12/13

DESLOCAMENTO E TRÂNSITO EM BRASÍLIA. COMO A MOBILIDADE URBANA INTERFERE NA VIDA-COTIDIANA?

[Editar este formulário](#)

DESLOCAMENTO E TRÂNSITO EM BRASÍLIA. COMO A MOBILIDADE URBANA INTERFERE NA VIDA-COTIDIANA?

***Obrigatório**

Qual meio de transporte você frequentemente utiliza para chegar à UnB? *

- ☐ Andando
- ☐ Carro próprio
- ☐ Moto
- ☐ Bicicleta
- ☐ Ônibus público
- ☐ Ônibus Intercampi
- ☐ Metrô
- ☐ Carona
- ☐ Transporte Escolar
- ☐ Outro:

De forma geral, como você classifica as condições deste(s) meio(s) de transporte? *

- ☐ Com conforto e com espaço
- ☐ Com espaço, mas sem conforto
- ☐ Com conforto, mas sem espaço
- ☐ Sem espaço e sem conforto

Como você classifica a rapidez do meio de transporte que você mais utiliza? *

- ☐ Muito Rápido
- ☐ Rápido
- ☐ Lento
- ☐ Muito Lento

Como você classifica a eficiência do meio de transporte que você mais utiliza? *

- ☐ Muito eficiente
- ☐ Eficiente
- ☐ Pouco eficiente
- ☐ Ineficiente

Quanto tempo você demora para chegar à UnB? *

- ☐ 05-59 minutos
- ☐ 1-2 horas
- ☐ 2-3 horas
- ☐ 3-4 horas

https://docs.google.com/forms/d/1YWf7iunrD-dw597lgnv_tzETc2AuVbyHTwtzrbJMwkw/viewform#start=openform

1/3

- ☐ 4-5 horas
☐ Mais de 6 horas

E quanto tempo você demora para voltar da UnB? *

- ☐ 05-59 minutos
☐ 1-2 horas
☐ 2-3 horas
☐ 3-4 horas
☐ 4-5 horas
☐ Mais de 6 horas

Durante esse meio tempo - entre seu ponto de partida e o local de destino - o que usualmente costuma fazer? *

Como você se sente durante a utilização do transporte? *

Marque até 3 opções. Se outro, especifique.

- ☐ Feliz
☐ Normal
☐ Confortável
☐ Desconfortável
☐ Estressada/o
☐ Angustiado/a
☐ Imitado/a
☐ Ansioso/a
☐ Alegre
☐ Raiva
☐ Indignação
☐ Surpresa/o
☐ Deprimido/a
☐ Comovido/a
☐ Atento/a
☐ Sonolência
☐ Impaciência
☐ Serena/o
☐ Nenhum sentimento
☐ Outro:

Você interage com as outras pessoas enquanto usufrui do transporte? *

- ☐ Sim
☐ Não

Você repara a paisagem do caminho? *☐ Sim.☐ Não.**Quais aspectos da paisagem mais te chamam atenção?**

Só responda se respondeu "SIM" na questão anterior

Você utiliza aparelhos eletrônicos enquanto está no transporte? *

Ex.: mp3, ipod, celular, etc.

☐ Sim☐ Não**Se você utiliza aparelhos eletrônicos, especifique quais:**

Só responda se respondeu "SIM" na questão anterior

Faz outras atividades, relacionadas à estudo? *

Ex.: fazer trabalho, ler textos, ver vídeos etc

☐ Sim☐ Não**Se você faz outras atividades relacionadas à estudo, especifique quais:**

Só responda se respondeu "SIM" na questão anterior

Como você classifica esse tempo gasto para se deslocar? *☐ Desnecessário☐ Necessário☐ Reaproveitado de outra forma☐ Outro:**Como este tempo gasto interfere na sua vida? ***☐ Positivamente☐ Negativamente☐ Não interfere

Nunca envie senhas em formulários do Google.

ANEXO 2

DIÁRIO DE BORDO DESLOCAMENTOS ENTRE CASA-UNIVERSIDADE-TRABALHO

NOME:
Cidade/bairro de origem do trajeto:
Data e hora em que utilizou o transporte:
Qual era a linha do ônibus, metrô, etc?
Como era a condição do veículo que utilizou: (Ex: novo, velho, confortável).
Qual foi tempo de duração da viagem?
O que você fez durante esse tempo de deslocamento?
Sente que o tempo gasto foi um “tempo perdido” ou não? Por quê?
Precisou organizar prazos ou deixar de fazer alguma coisa devido ao tempo gasto no deslocamento?
Pegou algum engarrafamento? Em que lugar?
Entendendo que existe uma rotina durante o seu deslocamento, aconteceu alguma coisa que foge a ela?
Passou por algum momento de precariedade ou se surpreendeu positivamente com alguma coisa? (Ex: ônibus quebrou, pane no metrô, conseguiu ir sentada, o ônibus era novo, etc)
Quais foram seus sentimentos em relação ao deslocamento? (Ex: sentimentos antes, ao longo e depois de usar o transporte).
Tem algum aspecto da paisagem e dos locais por onde você passa que chama a sua atenção? Se sim, descreva.
Você tem alguma outra observação ou colocação acerca do seu trajeto que queira registrar? Se sim, descreva.